2016D43453

INBRENG VAN EEN VERSLAG SCHRIFTELIJK OVERLEG

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de geannoteerde agenda van de Transportraad op 1 december 2016 (Kamerstuk 21501–33, nr. 614), het verslag van de Transportraad op 7 juni 2016 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 605), het antwoord op de consultatie van de Europese Commissie inzake de herziening van de Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen (2000/59/EC) (Kamerstuk 22 112, nr. 2219), EU-voorstel: Mededeling EU strategie emissiearm transport COM (2016) 501, de kabinetsreactie op diverse raadplegingen van de Europese Commissie (Kamerstuk 22 112, nr. 2242), het BNC-fiche: REFIT pakket veiligheid passagiersschepen (Kamerstuk 22 112, nr. 2179) en het BNC- fiche: Mededeling Europese strategie voor emissiearme mobiliteit (Kamerstuk 34 535, nr. 4).

Voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Koerselman

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Transportraad d.d. 1 december 2016. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor dit schriftelijk overleg en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor de komende Transportraad. Zij hebben hierover enkele vragen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de diverse stukken met betrekking tot de Transportraad die op 1 december 2016 gehouden wordt.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van dit schriftelijk overleg. De leden van deze fractie hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van GroenLinks-fractie hebben naar aanleiding van de agenda voor de komende Transportraad enkele vragen.

Verordening luchtvaartveiligheid en het EU-agentschap voor luchtvaartveiligheid

De leden van de VVD-fractie begrijpen dat tijdens de Transportraad ook gesproken wordt over veiligheid en samenwerking boven conflictzones. Wordt de inzet van Nederland voor een goede informatievoorziening op dit vlak naar verwachting gesteund door de andere lidstaten? Hoe ligt dit onderwerp naar verwachting in het Europees parlement?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de herziening van de Verordening over Luchtvaartveiligheid en het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA) spreekt van het behouden van de veiligheidsnormen die gesteld zijn in de EU-verordening, maar nu zal sturen op een risicogestuurde aanpak. Hoe verhoudt het sneller en minder controleren zich tot het behouden van de hoge veiligheidsstandaarden? En wat wordt bedoeld met de term «prestatiegerichte aanpak»? Deze leden vragen of daarmee de veiligheid niet onder druk komt te staan.
De leden van de PvdA-fractie hebben veel geluiden ontvangen over het feit dat piloten soms te veel overuren draaien en daardoor te lang in de lucht zijn. Dit kan tot oververmoeidheid leiden en de veiligheid van passagiers en bemanning in gevaar brengen. Deelt het kabinet de mening dat het uitbreiden van de concurrentiekracht van de Europese luchtvaart

niet ten koste mag gaan van gezonde arbeidsvoorwaarden voor piloten? Hoe voorziet deze herziening in het bestrijden van deze excessen? Daarnaast hebben deze leden kennisgenomen van de ontwikkelingen op de dronemarkt. Het kabinet heeft eerder aangegeven te wachten op Europese besluitvorming om verdere regels voor drones in Nederland aan te scherpen. In dat licht vragen de leden van de PvdA-fractie hoever de onderhandelingen over de Europese productie-eisen van drones gevorderd zijn en wanneer het kabinet hier resultaten van verwacht.
Het vliegen over conflictgebieden is een belangrijk punt voor de leden van de PvdA-fractie. Een tragedie zoals die met de MH17 moet te allen tijde voorkomen worden. Daartoe heeft het Nederlandse kabinet met de luchtvaartsector afspraken gemaakt in een convenant afgelopen zomer. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe dit convenant zich verhoudt tot de Europese maatregelen en of andere landen dergelijke convenanten ook (kunnen) afsluiten. Hierbij zou internationale samenwerking leidend moeten zijn volgens deze leden.
De leden van de PvdA-fractie lezen in de geannoteerde agenda dat tijdens de Raad gestuurd zal worden op een algemene oriëntatie omtrent de verordening. Deze leden hechten aan een voorspoedige behandeling van de verordening om de veiligheid in de luchtvaart verder te waarborgen. Daarom vragen zij wat de status is van de verordening na deze algemene oriëntatie en wanneer het kabinet volgende stappen verwacht.

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van de geannoteerde agenda of verduidelijkt kan worden wat de relatie is tussen de Europese verordening voor luchtvaartveiligheid en het concurrentievermogen van de Europese luchtvaartsector. Zij vragen of de komst van mogelijkheden om meer proportionaliteit en flexibiliteit in de regelgeving te introduceren gerelateerd aan de risico's van specifieke activiteiten, niet zal leiden tot een lager veiligheidsniveau. Een grotere flexibiliteit gaat in de regel gepaard met minder invloed op veiligheid. Is de Staatssecretaris tevreden met de voorstellen die er nu liggen? De leden van de CDA-fractie vragen of de teksten zoals die nu voor het noodmechanisme zijn overgebleven en die handelen over de conflictzones, voldoende en conform de Nederlandse inzet zijn.
De leden van de CDA-fractie vragen of bij de herziening van de Verordening over Luchtvaartveiligheid en het EASA rekening wordt gehouden met de zogenaamde «risk based approach». Zij hebben daarover de volgende vragen. Worden er routecharges geïntroduceerd voor de financiering van EASA? Dit leidt tot extra kosten voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM. Komen er extra eisen voor cabinebemanning (stewards en stewardessen)? Dit voegt weinig tot niets toe aan veiligheid en leidt wel tot extra regeldruk en kosten voor luchtvaartmaatschappijen zoals KLM. Heeft veiligheid de absolute prioriteit bij droneregelgeving? Zoals ook al eerder benadrukt door de leden van deze fractie, vinden zij dit zeer relevant.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven bij welke andere Europese landen zij weerstand verwacht ten aanzien van de veranderde regelgeving omtrent vliegen over conflictgebieden. Welke weerstand verwacht zij?
De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven of zij tevreden is met de overeengekomen passages inzake het noodmechanisme, te weten voorstellen om bepaalde regelgevende taken van het agentschap vanuit de door luchtvaartmaatschappijen betaalde routecharges te financieren.
De leden van de D66-fractie vragen of de Minister ervan overtuigd is dat hetgeen er vastgelegd wordt over informatiedeling in het kader van vliegen boven conflictgebieden, ook werkbaar en effectief zal zijn. Wat zal de Nederlandse inzet zijn op dit punt?

De leden van de D66-fractie vragen hoe de Minister aankijkt tegen de financiering van EASA, bijvoorbeeld door middel van het introduceren van routecharges. Deze leden vragen de Minister om aan te geven of dit niet kan leiden tot een concurrentienadeel voor Europese luchtvaartmaatschappijen, aangezien deze charges kunnen leiden tot extra kosten.
De leden van de D66-fractie vragen of de Minister aan kan geven op welke gronden is aangetoond dat aanvullende eisen voor cabinebemanning er inderdaad toe leiden dat het veiligheidsniveau wordt verhoogd. Met andere woorden: kan de Minister aangeven dat het hier niet gaat om een stukje schijnveiligheid, maar om het boeken van substantiële winst in termen van veiligheid, waardoor consequenties in termen van regeldruk en kosten voor Europese luchtvaartmaatschappijen geoorloofd kunnen zijn?
De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven bij welke andere Europese landen zij weerstand verwacht ten aanzien van de veranderde regelgeving omtrent drones. Welke weerstand verwacht zij?

Commissievoorstel betreffende een mandaat voor Armenië

De leden van de CDA-fractie vragen inzake het Commissievoorstel inzake een mandaat om de onderhandelingen te starten met Armenië over een open luchtvaartakkoord of er een directe betrokkenheid tussen Nederland en Armenië op luchtvaartniveau en in economische zin is. Ook vernemen deze leden graag hoe dit zich verhoudt tot andere buurlanden van de EU en of met alle buurlanden dergelijke onderhandelingen lopen of reeds zijn afgerond.

Veiligheidsvoorschriften passagiersschepen

De leden van de VVD-fractie merken op dat de Raad zal spreken over de stand van zaken van het pakket veiligheid van passagiersschepen, dat voorstellen omvat voor de herziening van vrijwel alle Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen. Het pakket omvat onder andere voorstellen houdende veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen. Richtlijn 2009/45/EG inzake veiligheidsvoorschriften en normen voor passagiersschepen bevat technische veiligheidsvoorschriften voor passagiersschepen in de nationale vaart. Met de voorgestelde verduidelijking van de werkingssfeer van de richtlijn zodanig dat zeilschepen (de bruine vloot) en schepen die industrieel personeel vervoeren (transport van en naar windmolenparken) specifiek zijn uitgezonderd, kunnen de leden van de VVD-fractie van harte instemmen. De Minister geeft aan dat dit in lijn is met het Nederlandse beleid om (traditionele) zeilschepen te certificeren volgens nationale veiligheidsnormen. Betekent dit dat het certificeren van deze zeilschepen alleen in Nederland geldt voor de binnenvaart en niet voor traditionele zeilschepen die ook in andere landen in Europa varen? Deze leden zouden er de voorkeur aan geven om de internationale bruine vloot ook een Nederlandse certificering te geven die internationaal erkend wordt, zodat deze schepen zonder problemen in andere territoriale wateren in Europa kunnen varen met passagiers. Is de Minister bereid om zich hiervoor in te spannen tijdens de Transportraad? Of is er enig ander moment waarop dit aan de orde kan worden gesteld of op een andere wijze kan worden opgelost? Tenslotte gaat het hier om een grensoverschrijdende economische activiteit die binnen de interne markt de ruimte zou moeten krijgen. Voor 2017 wordt vanuit de Europese Commissie een follow-up verwacht over kleine passagiersschepen om grensoverschrijdende handel en activiteiten te versimpelen. Deze leden vragen de Minister wat dit inhoudt en of net genoemde problematiek ook hier besproken kan worden.

De leden van de PvdA-fractie staan voor een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De voorstellen voor de herziening van de Europese veiligheidsregelgeving voor passagiersschepen sluiten hier in de basis bij aan. Een vereenvoudiging en stroomlijning van de inspectie-instrumenten achten deze leden wenselijk, mits daarbij geen afbreuk wordt gedaan aan het veiligheidsniveau. Wel vragen deze leden of er bij de herziening van deze regelgeving overleg is geweest met de sector. Is diens standpunt gehoord en meegenomen in de herziening? Deelt de Minister de mening dat het belangrijk is bijvoorbeeld scheepseigenaren hierbij te betrekken, omdat de herziening hen op extra kosten zou kunnen jagen?

De leden van de CDA-fractie vragen of gelijktijdige invoering van nadere maatregelen ten aanzien van veiligheid van passagiersschepen is voorzien. Gelijktijdige invoering van in ieder geval landen die aan de Noordzee en Waddenzee liggen is noodzakelijk om een gelijk speelveld te verkrijgen, zo menen deze leden.

CCV-regelgeving

De leden van de VVD-fractie hebben ook een aantal vragen over nieuw gebouwde zeilschepen die varen onder Nederlandse vlag. Dit zijn nieuwbouwschepen en een andere categorie dan het historisch varend erfgoed. Welke rol blijven of gaan de «Commission Cruising Vessel»-regels (CCV) spelen in Europa? Gebrek aan erkenning c.q. geen erkenning van de CCV-regels in Europa en door de International Maritime Organization (IMO), zorgt er momenteel voor dat talloze Nederlandse commerciële zeilschepen tijdens de bouw en de daarop volgende surveys de volgende problemen ondervinden: CCV-voorschriften hebben maar geen IMO-notatie ontvangen; ontzegging van toegang tot specifieke vaargebieden in het buitenland; misverstanden bij de interpretatie van het type/klasse schip in andere landen; problemen met de autorisatie aan Registro Italiano Navale (RINA) (onder instructie van de ILT) doordat de «Rina sailing yachts»-afdeling in plaats van de «Rina motoryachts»-afdeling bij de surveys betrokken wordt, terwijl het onderschip nagenoeg gelijk is aan een motorjacht. Is de Minister bereid om in overleg met de sector te onderzoeken of nieuwe, onder Nederlandse vlag gebouwde motorjachten gecertificeerd kunnen worden door de «Rina motoryachts»-afdeling in plaats van de «Rina sailing yachts»-afdeling, omdat het onderschip nagenoeg overeenkomt met een motorjacht? Deze «Passenger yacht code» wordt namelijk internationaal vrijwel overal erkend en geaccepteerd, waardoor voornoemde problemen zich niet of minder zullen voordoen. De Nederlandse zeilschepen die thans zeer veel hinder ondervinden van de huidige classificatie en/of regelgeving zouden dan onder deze code moeten vallen. Het zijn de enige nationale regels die een IMO-notatie hebben.
De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat door de invoering van de «Passenger yacht code» aangepast voor zeilschepen, dit waardevolle marktsegment zich verder kan ontwikkelen, waarvan de gehele Nederlandse maritieme sector kan profiteren wat betreft jachtontwerp, jachtbouw, registratie, toelevering en nautisch personeel.

Meldingsplicht opvarenden

De leden van de VVD-fractie hebben een vraag over de meldingsplicht opvarenden. Het doel van de voorstellen tot wijziging van richtlijn 98/41/EG van de Raad inzake de registratie van de opvarenden van passagiersschepen die vanuit of naar havens in de lidstaten van de Gemeenschap varen en richtlijn 2010/65/EU van het Europees parlement en de Raad betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten, is om gegevens

van opvarenden voorhanden te hebben ingeval zich een calamiteit voordoet en om deze gegevens op zo'n effectief en efficiënt mogelijke wijze te verzamelen en te registreren. Deze leden willen graag weten wat dit inhoudt. Houdt dit in dat bijvoorbeeld veerboten al hun opvarenden moeten registreren? Wat houdt een registratie in dit geval in? Of is informatie over aantallen voldoende?

Reductie broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitssector

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister of zij kan beamen dat de Europese Commissie niet mag eisen dat lidstaten overschakelen op beprijzing van gebruik op basis van de werkelijk gereden kilometers. Met andere woorden, deelt de Minister de mening dat Europa op geen enkele manier met dit voorstel een kilometerheffing in Nederland mag afdwingen?
De leden van de VVD-fractie vragen wat het voornemen van de Commissie om aan een herziening van de normen voor interoperabele elektronische tolheffingssystemen te werken voor Nederland betekent. En wat betekent het dat de Commissie de Eurovignetrichtlijn wil herzien om heffingen op basis van CO_2 mogelijk te maken? De Commissie wil sommige beginselen van deze richtlijn verruimen tot bussen, touringcars, personen- en bestelauto's. Wat betekent dit concreet voor Nederland? Wanneer wordt de huidige testprocedure New European Driving Cycle (NEDC) vervangen door de meer realistische Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures (WLTP) voor CO_2 en wordt de nieuwe Real Driving Emissions-testmethode (RDE) voor de uitstoot van o.a. NO_x ingevoerd? Wat betekenen dit voor de Nederlandse automobilist? Wat is de Nederlandse inzet wat betreft de nieuwe CO2-normen?
De leden van de VVD-fractie merken op dat de Commissie werkt aan verbetering van consumenteninformatie via de etikettering van auto's en het bevorderen van duurzame inkoop van voertuigen door overheden. Wat betekent dit concreet voor Nederland?
Tevens wil de Commissie de CO2-uitstoot van vrachtauto's, bussen in stad- en streekvervoer en touringcars verlagen. Wat betekent dit concreet voor Nederland? Verder wil de Commissie bewerkstelligen dat bij overheidsopdrachten voor bussen in het stads- en streekvervoer het gebruik van innovatieve voertuigen wordt bevorderd en omschakeling naar emissievrije technologie wordt versneld. Wat betekent dit concreet voor Nederland? De Commissie erkent het belang van maatregelen op stedelijk niveau, aangezien hier de meeste uitstoot van de transportsector wordt veroorzaakt. Wat betekent dit concreet voor Nederland?
Kan de Minister toelichten wat wordt bedoeld met het uitgangspunt dat Nederland ook het belang van het principe «de vervuiler betaalt» onderschrijft? Welke maatregelen kunnen hieruit voortvloeien voor Nederland? En wat wordt bedoeld met de opmerking dat het voornemen van de Commissie om in de Eurovignetrichtlijn differentiatie op basis van CO_2-emissies mogelijk te maken daarom kan worden ondersteund. Hoe wordt erop toegezien dat toekomstige voorstellen tot verruiming van deze Richtlijn niet tot verdere (administratieve) verplichtingen voor lidstaten leiden? Kan worden toegelicht wanneer er mogelijk uit de wetgevende voorstellen die zijn aangekondigd gevolgen voortvloeien voor de regeldruk en administratieve lasten?
Kan de Minister toelichten hoeveel inkomsten er worden begroot de komende jaren met het Eurovignet? En op welke wijze het Eurovignet wordt aangepast? Wordt hierbij rekening gehouden met de door de Nederlandse transportsector gedane investeringen in verduurzaming van het wagenpark? Welke varianten worden onderzocht en wanneer wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Kan de Minister bevestigen dat alle nieuwe laadpalen in Nederland voorzien moeten zijn van Open Charge Point Protocol (OCPP) inzake elektrische laadinfrastructuur? Wat zijn nu precies de afspraken in Europa en hoe wordt dit in de rest van Europa geïmplementeerd? Kan hierbij een overzicht worden gegeven van de positie van de andere lidstaten ten aanzien van het Europees borgen van open standaarden en open protocollen?

De leden van de PvdA-fractie merken op dat de Commissie tijdens de Transportraad haar Europese strategie voor het reduceren van broeikasgassen in de Europese transport- en mobiliteitssector zal toelichten. Deze sector draait nu nog hoofdzakelijk op fossiele brandstoffen. Ondanks de in het verleden geboekte vooruitgang rondom de brandstofefficiëntie van voertuigen is vanwege de toenemende vraag naar vervoer nauwelijks sprake van een kleinere klimaatopgave. Deze leden pleiten voor vergroening door onder andere in te zetten op elektrisch rijden. In Europees kader zijn daarbij normalisatie en interoperabiliteit van belang, onder meer om barrières voor het opladen van elektrische voertuigen in de EU uit de weg te ruimen. De leden van de PvdA-fractie vragen in dit kader op welke wijze aan de motie-Vos (Kamerstuk 30 196, nr. 441) over nieuwe elektrische auto's in 2025 invulling wordt gegeven door het Nederlandse kabinet.
In de Europese strategie voor Emissiearme Mobiliteit staat dat «overal in de EU moet worden overgeschakeld naar een wegenbelasting op basis van de daadwerkelijk gereden kilometers: een dergelijke belasting strookt beter met het beginsel dat de vervuiler of de gebruiker betaalt.» De leden van de PvdA-fractie hechten aan het belang van het principe «de vervuiler betaalt», maar vragen wat er wordt bedoeld met deze zin. Kan Nederland worden gedwongen een kilometerheffing in te voeren, en zo ja, op grond waarvan kan de Europese Commissie dat aan lidstaten opleggen? Wat de leden van de PvdA-fractie betreft ligt er voor de EU wel een rol om bijvoorbeeld elektronische tolheffingssystemen interoperabel te maken, maar de keuze voor het al dan niet invoeren van een kilometerheffing dient aan de lidstaten zelf over te worden gelaten.
De leden van de PvdA-fractie vragen voorts, mede in relatie tot de ontwikkelingen in Duitsland en België, hoe het staat met het voorstel over de vergroting van interoperabiliteit van tolsystemen European Electronic Toll Service (EETS) en wat de inzet van de Minister is bij het voorstel van het Eurovignet.

De leden van de SP-fractie hebben enkele vragen over de Europese laadinfrastructuur. Zij maken zich zorgen dat er straks binnen de EU te veel standaarden zijn en vragen of er vanuit het kabinet op Europees niveau aandacht is voor open protocollen en standaarden. Zijn in Nederland alle laadpalen voorzien van het OCPP? Hoe zit dit in andere EU-landen? Welke ontwikkelingen zijn er op het gebied van smart charging, zodat een elektrische auto ook weer kan terugladen aan het elektriciteitsnet? Hoe wordt deze ontwikkeling binnen de EU gestimuleerd?

De leden van de CDA-fractie vragen naar aanleiding van de mededeling emissiearm transport of de Minister vergaande besluiten over het Eurovignet (i.c. wegbeprijzing), en EETS (i.c. EU electronic toll services) verwacht. Als dat het geval is, dan verwachten deze leden een stevige stellingname van de Minister ten opzichte van de beide buurlanden België en Duitsland vanwege de eenzijdige en ongenuanceerde invoering van tol aldaar. Wat zal de inzet van de Minister zijn bij de twee verordeningen (Eurovignet en EETS)?

De leden van de GroenLinks-fractie merken op dat op de agenda het EU-voorstel Mededeling EU-strategie emissiearm transport (COM (2016) 501) staat. Erkend wordt dat vervoer verantwoordelijk is voor bijna een kwart van de broeikasgasemissies in Europa en de belangrijkste oorzaak is van luchtverontreiniging in de steden. Beschikt de Minister over objectieve, wetenschappelijk gevalideerde analyses die aangeven hoe het EU-doel om tegen 2050 de broeikasgasemissies van het vervoer met ten minste 60 procent ten opzichte van 1990 terug te dringen, kan worden bereikt? Zo ja, kunt u aangeven waarin de aanpak van de afzonderlijke Europese lidstaten hiervan afwijkt en welke gevolgen dit bij ongewijzigd beleid heeft voor het behalen van dit EU-doel?
Hoe zal de Minister er kortom aan bijdragen dat de gestelde EU-doelen gerealiseerd kunnen worden en hoe vertaalt zij dit EU-doel naar Nederlands beleid? Hoe zorgt het kabinet er bijvoorbeeld voor dat het in het Energieakkoord gestelde aantal Nederlandse e-auto's per 2020 behaald wordt? Hoe komt de Minister tegemoet aan de in het EU-voorstel over emissiearm transport geuite wens om emissiearm vervoer de komende tien jaar te versnellen?
De leden van GroenLinks vragen welke maatregelen Europabreed getroffen moeten worden om emissiearme mobiliteit te realiseren. Wat is er bijvoorbeeld voor nodig om ervoor te zorgen dat de Europese laadinfrastructuur interoperabel is? Is de bestaande nationale laadinfrastructuur in de verschillende lidstaten op elkaar afgestemd, zodat een e-automobilist zich door de gehele EU kan verplaatsen? Klopt het dat, om dit te realiseren, alle nieuwe laadpalen voorzien moeten zijn van OCPP en is de Minister van plan dit te bewerkstelligen? Hoe worden open standaarden voor laadpalen voor elektrische auto's doorgezet naar een systeem van open protocollen zoals OCPP? Kan de Minister de Kamer informeren over de ontwikkelingen inzake het Europees realiseren van open standaarden en open protocollen om de interoperabiliteit van de Europese laadinfrastructuur te verbeteren?

Algemene vergadering van ICAO

De leden van de VVD-fractie horen graag wat het gevolg van het ICAO-akkoord inzake luchtvaartemissie voor de zogenaamde «stop the clock»-regelgeving zal zijn. Gaat deze definitief van tafel? Zo nee, waarom niet? En wat is het standpunt van Nederland ter zake, mede gezien de aangenomen motie-Dijkstra (Kamerstuk 34 550-XII, nr. 31)?

Voorgangsoverzicht van Europese I&M-dossiers

De leden van de D66-fractie wijzen erop dat waar het gaat om de Europese luchtvaartdossiers die «vastzitten» in de Raad de kwestie omtrent Gibraltar daaraan ten grondslag lijkt te liggen. Deelt de Staatssecretaris deze analyse en zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de Nederlandse inzet ten aanzien van het deblokkeren van deze dossiers, waaronder zaken als Single European Sky? Wat is de voortgang op het Gibraltar-dossier en welke pogingen onderneemt Nederland om daarin beweging te krijgen? Zijn er onlangs ontwikkelingen geweest die invloed hebben op dat proces en/of ertoe kunnen leiden dat er openingen ontstaat, zoals de Brexit?

Duitse tol

De leden van de VVD-fractie verzoeken de Minister in te gaan op de voortgang van de voornemens voor Duitse tolheffing. Welk voorstel ligt er nu voor en wat betekent dat voor de Nederlandse automobilist en vrachtwagenchauffeur? Klopt het dat de Europese Commissie toestemming heeft gegeven voor de gewijzigde plannen? Zo nee,

wanneer verwacht de Minister dat wel en op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?
Is de Minister inmiddels ook het gesprek aangegaan met haar Belgische collegae over de overlast van sluipverkeer door de Belgische tolheffing? Heeft zij hun gevraagd of de Belgische overheid een deel van haar nieuwe verkeersinvesteringen wil inzetten ter verbetering van de verbindingen met Nederland en daarmee voor een ontlasting van het sluipverkeer? Zo ja, wat zijn de uitkomsten van dit gesprek? Zo nee, wanneer gaat de Minister het gesprek aan?

Verslag juli 2016

De leden van de VVD-fractie horen graag welke aanvullende nationale wetgeving er precies is aangenomen in Frankrijk en Duitsland inzake de sociale aspecten op het terrein van wegvervoer en de binnenvaart. Wat betekent die voor de Nederlandse transport- en binnenvaartsector qua concurrentiepositie en qua administratieve lasten?
Wanneer komt de Europese Commissie met de herziening van de Detacheringsrichtlijn? Welke voorstellen worden er onderzocht? Wat is de stand van zaken van de (implementatie) van de Handhavingsrichtlijn? Wat betekent die concreet voor de inning van boetes die voortkomen bijvoorbeeld uit de sociale wetgeving in de transportsector, zoals de rij- en rusttijdenwet? Kunnen boetes nu worden geënd? Zo nee, waarom niet, wat is daarvoor nodig en wanneer is dit voorzien?
Deze leden vragen wat de stand van zaken is van de Verklaring van Amsterdam over zelfrijdende voertuigen. Op welke wijze wordt de implementatie nu vormgegeven? Wat is de doelstelling van een contactpunt en Europese website over fietsbeleid? Hoeveel geld is hiermee gemoeid? Vindt de Minister dit een taak van de Europese Commissie? En wordt er ook een bijdrage gevraagd van de nationale lidstaten? Zo ja, welke?

II. Reactie van de bewindspersoon